LE COURRIER DE L'OUEST

VOL. I EDMONTON, 30 NOVEMBRE 1905 No. 8

De Port Arthur à Edmonton

DE L'ATLANTIQUE AU PACIFIQUE

Progression continue—Développements graduels d'un modeste début—Histoire intéressante d'une Entreprise Canadienne

L'histoire du Canadian Northern Railway ne remonte pas dans la nuit des temps, le premier mille ayant été construit en 1896. Après neuf ans d'activité intelligente, ses directeurs en ont fait un chemin de fer dont l'importance occupe le troisième rang en Canada, et tout indique qu'avant peu ce sera l'un des grands transcontinentaux de l'Amérique.

Les promoteurs, MM. William MacKenzie et Donald D. Mann, sont des faiseurs de chemins de fer de grande expérience. Le commencement de leur apprentissage date de la construction du C. P. R., dont ils eurent des contrats à exécuter dans presque toutes les branches de l'art, et avec un succès tel que, ce chemin terminé, leurs finances prospères les mettaient en légitime ambition de concevoir d'autres entreprises plus grandes et de les exécuter pour leur propre compte.

L'Ouest, dont ils connaissaient bien les immenses possibilités, s'offrait naturellement à eux comme le champ le plus favorable à leurs projets et à leurs travaux.

Puis, lorsqu'il s'est agi de rendre plus faciles les communications avec le district du lac Dauphin, MM. MacKenzie et Mann se présentèrent à l'autorité compétente et leur proposition fut acceptée. Conséquemment, en 1896, ils construisirent une voie ferrée, 100 milles de long, dans Manitoba, allant de Gladstone, point de jonction avec le C. P. R., à Dauphin et au-delà.

Ces premiers 100 milles constituèrent d'abord une petite ligne indépendante, et cette dernière ne tarda pas à devenir, par la suite, le chainon primitif d'un réseau dont la longueur totale mesure aujourd'hui, après neuf années d'efforts persévérants, 2,500 milles à l'ouest du lac Supérieur. Ce travail géant s'est accompli peu à peu, méthodiquement, et d'après un système si bien calculé que chacune des sections successives a payé ses propres frais, aussitôt construite, ou livrée, par le dépertement de construction, à un département d'exploitation.

UNE PREMIÈRE CHARTE.

C'est en 1895 que MM. MacKenzie et Mann obtinrent leur première charte, celle de "Lake Manitoba & Canal Co.," ce qui donna lieu, l'année suivante, à la construction déja mentionnée des 100 milles de chemin reliant Gladstone au district de Dauphin. En 1898, une addition de 20 milles atteignit le lac Winnipegosis.

Les revenus de l'exploitation, confiée à la direction économique de M. D. B. Hanna, suffirent non-seulement à payer les frais de cette exploitation, mais donnèrent un surplus qui put être appliqué à des amortissements.

Cette première expérience étant très encourageante, on en vint à la conclusion hardie qu'un chemin de fer pourrait être construit, dans les mêmes conditions payantes, jusqu'à la tête des grands lacs, avec de nombreux embranchements tributaires à travers les terres à blé de Manitoba. Pour la bonne exécution de ce grand projet, ses initiateurs adoptèrent le principe que toute localisation devait être faite judicieusement, que toute section du chemin devait être construite substantiellement, que toute région traversée devait être productrice d'un trafic payant.

VERS LE LAC SUPÉRIEUR.

Le travail entre Winnipeg et le lac des Bois se commença sous le privilège de la charte du "Manitoba & Southeastern Railwey." Dès la première année cinquante mille de chemin complété furent prêts pour l'exploitation ; et c'était heureux à cause des facilités de transport qu'elle procurait à une partie de la province déjà peuplée depuis plusieurs années, grâce à la fertilité du sol. En outre, cette ligne traverse une région boisée qui est devenue aussitôt, à proximité de Winnipeg, une source d'alimentation pour bois de chauffage, plus un dépôt considérable de sable propre à la construction. Ainsi les opérations de la première année d'exploitation se résumèrent par un joli revenu dérivant du transport de ces diverses utilités, du grain et des autres produits agricoles de Sainte-Anne, de la Broquerie et du district environnant.

CHOIX D'UN TERMINUS A PORT-ARTHUR

En même temps que l'on opérait dans Manitoba, on étudiait la question d'un point terminal sur le lac Supérieur. Le choix tomba sur Port Arthur où l'on put acquérir, à cet effet, un vaste terrain de grande valeur. Mais, pour utiliser ce terminus, il fallait le relier au chemin déjà construit dans Provencher, Manitoba, c'est-à-dire couvrir une distance de près de 400 milles, dont 65 milles dans Manitoba.

Il fallait aussi l'autorisation légale de passer et d'opérer.

Deux compagnies avaient déjà respectivement leurs chartes obtenues de la législature d'Ontario. Elles les cédèrent à nos deux entreprenants compatriotes.

La première, dont la charte remontait à une dizaine d'années, sous le nom de "Port-Arthur, Duluth & Western Railway," avait construit une voie ferrée dans une direction sud-ouest, à partir de Port Arthur, en allant vers Duluth. Les premiers vingt milles en ayant été jugés propres à faire partie de la ligne principale entre le lac Supérieur et Winnipeg, c'est de Stanley, au bout de ces vingt milles, que l'on commença les travaux d'extension vers le sud-est de Manitoba, afin de pouvoir faire raccordement avec les cinquante milles déjà mentionnés du "Manitoba & Southeastern" et conduisant à Winnipeg.

C'est ici que les droits acquis de cette deuxième charte, dont il vient d'être parlé, eurent leur utilité, en permettant, sous le nom de "Ontario & Rainy River Railway," la localisation d'un tracé à travers un district minéral, un territoire forestier et, entre Fort Frances et la traverse de la rivière à la Pluie, une contrée excellemment propre à l'agriculture. Ces régions n'attendaient que la chance de se développer pour fournir une énorme quantité de fret.

En même temps, le nord de Manitoba n'était pas délaissé, cinquante milles s'y ajoutant à la ligne de Dauphin, ce qui prolongeait le chemin jusqu'à Cowan, au nord de la montagne aux Canards. Ce travail s'était fait à la faveur de la charte "Winnipeg Great Northern Railway Co.," qui datait de 1880 et avait pour objet de pousser son chemin jusqu'à la baie d'Hudson. Ses droits se fusionnèrent bientôt avec ceux de "Lake Manitoba Railway & Canal Co.," sous le nom unique de "Canadian Northern Railway Co.", et subséquemment, cette dernière compagnie absorba les deux autres, celle du sud-est de Manitoba et celle de la rivière à la Pluie.

DANS LA VALLÉE DU CYGNE.

En 1899, la branche du nord prolongée atteignit la vallée de la rivière du Cygne, à partir de Cowan. Dans cette belle et riche vallée, les colons affluèrent alors en si grand nombre que les trains encombrés purent à peine les transporter tous, malgré la diligence

(Suite à la cinquième page).

Un moraliste adresse des remontrances à un jeune dissipateur qui croque lentement son patrimoine.

—Oh ! dit le jeune homme. je suis encore vert, je mûrirai plus tard.

Et le moraliste sans pitié :

—Oui, comme les fruits : sur la paille !

"Bon Père", "Bon Epoux", disent les épitaphes. C'est au cimetière qu'on trouve les meilleurs ménages.

AFFAIRES DE FRANCE

UNE ARME NOUVELLE.

Le Dirigeable "Lebaudy" et la Défense Nationale.

Paris, 28 octobre.

La puissance militaire de la France vient de s'enrichir d'une arme nouvelle, le ballon dirigeable. C'est le pendant, si l'on peut s'exprimer ainsi, du bateau sous-marin, et il est bon de constater que ces deux grands problèmes de la navigation sous-marine et de la navigation aérienne ont été résolus tout d'abord en France.

Les expériences qui viennent d'être faites à Toul avec le "Lebaudy" sont concluantes :

"La question de la dirigeabilité du ballon "Lebaudy" ne fait plus aucun doute, dit un rédacteur du "Matin" envoyé à Toul par ce journal pour assister aux expériences. Ses essais à Moisson, son raid de Châlons, les expériences faites ici, soit en effectuant Toul-Nancy et retour, soit en évoluant au-dessus de la ville et, en virant avec aisance contre un vent de 12 à 15 mètres à la seconde, comme j'ai pu le constater, tout vient démontrer que le ballon obéit admirablement à la volonté du pilote ; il est vraiment dirigeable.

"Mais, si au point de vue sportif, il est intéressant de constater ce fait et d'en féliciter l'ingénieur Julliot, qui a conçu le dirigeable, ainsi que MM. Lebaudy frères, qui n'ont reculé devant aucun sacrifice—près d'un million, me disait une personne des plus autorisées, a été dépensé pour la construction et la mise au point de l'aérostat—il est au moins aussi intéressant (et c'est même nécessaire) d'être renseigné sur la valeur pratique du "Jaune" au point de vue militaire.

"Pourrait-on s'en servir, en temps de guerre, pour l'inspection des forteresses et pour les opérations de rase campagnes ? Est-il à craindre que les feux d'infanterie ou d'artillerie ne rendent impraticable le service de découverte auquel il serait appelé ? A quelle altitude devrait-il se maintenir pour remplir sa mission sans danger ? Le but de notre enquête était d'élucider ces points,

"De bonne heure, je me suis rendu au champ de manœuvres du 39e d'artillerie, situé à la Justice, au sud-ouest de Toul. Le dirigeable venait d'appareiller. Le pilote Juchmès distribuait ses ordres d'une voix si militaire que je le pris de loin pour un vieux chevronné. Les sapeurs du génie avaient délivré le ballon de ses cordages et le maintenaient par les amarres placées en tête et en queue.

" Du coin de l'œil, j'examinai la nacelle et je constatai, non sans inquiétude, que cinq "autorités" l'occupaient. Je proposai à M. Juchmès de compléter la demi-douzaine.

"—Eh bien ! et moi, qu'en faites-vous ? me répondit-il, d'un ton qui n'admettait aucune réplique.

" Je n'avais oublié que le pilote, indispensable en pareille circonstance, et je lasssai le colonel Strauss, directeur du génie à Toul ; le commandant Viard, chef du laboratoire des recherches à Meudon ; le capitaine Voyer, sous-directeur du parc de Meudon ; le lieutenant Bois, commandant des aréostiers militaires du 1er génie ; MM. Juchmès et Rey partir à la conquête de l'air.

" Le ballon s'enleva d'abord à la dérive, dans la direction du sud-ouest ; puis, sous l'impulsion des deux hélices, il s'élança dans la direction du nord-est, évoluant au-dessus du mont Saint-Michel, à une attitude de 500 mètres, contre un vent de 12 mètres à la seconde.

" Tel un bateau à voiles marchant vent debout, il louvoyait de droite à gauche, virant légèrement de la tête et de la queue, mais se maintenant très bien, dans la direction annoncée.

" Aprés une demi-heure de traversée, le " Jaune " revint à son point de départ, décrivit quelques courbes gracieuses ; puis lentement, majestueusement, le guide-rope et le serpent traînant sur le sol, il atterrit sans aucune difficulté, maintenu par les sapeurs et les soldats de la ligne, qui s'étaient précipités sur les cordages.

" C'était la soixante-seizième ascension de l'aréostat, et M. Julliot en exprima son entière satisfaction.

" M. Julliot est un modeste, les compliments le font rougir : très aimable, très avenant, il voulut bien me donner les renseignements que je lui demandais.

"—Monsieur l'ingénieur, lui dis-je, personne ne peut plus nier la valeur de votre dirigeable ; les plus sceptiques sont convaincus. Mais dites-moi si, au point de vue militaire, le dirigeable peut rendre les services qu'on attend de lui ?

" -C'est le moyen d'information le plus sûr, me répondit-il (et quelques officiers du génie et de l'artillerie approuvèrent ses déclarations). Il lui faudrait recevoir deux cents balles au moins avant que sa force ascentionnelles soit diminuée ; un ou plusieurs petits trous dans l'enveloppe, soit sur les flancs, soit sur la partie supérieure, ne laisseraient fuir qu'une quantité d'hydrogène extrêmement faible. Le trou fait par une balle de fusil est si petit !

" Un obus pourrait peut-être endommager l'aréostat ; mais encore ceci est très problématique, à cause de la mobilité de notre dirigeable, de l'action des courants et de la pression atmosphérique, de la difficulté du pointage, de l'impossibilité actuelle d'établir des canons ayant un axe quasi-vertical. Ce ne serait que par hasard que la gerbe d'un obus pourrait s'abattre sur le ballon et l'immobiliser ; encore faudrait-il que le pilote commit l'inutile imprudence de trop s'approcher des lignes ennemies.

" Je crois qu'à l'attitude de cinq cents mètres, il n'a rien à craindre. Si l'on estimait cependant qu'à cette hauteur il se trouve dans la zone dangereuse, le pilote l'éléverait vers huit cents ou mille mètres, d'où les aréonautes pourraient encore facilement se rendre compte des positions de l'ennemi, de sa force et de ses mouvements, au moyen de jumelles et par la photographie.

" J'admets encore, continua M. Julliot, quelques déchirures et l'inflammation de l'hydrogène fusant hors de l'enveloppe. Les aréonautes ne seraient pas encore perdus ; l'explosion ne se produirai guère qu'au bout d'un quart d'heure et, avec la vitesse d'un ballon, ils auraient le temps de s'échapper et d'aller atterrir en lieu sûr."

"Je demandai en outre à M. Julliot si le ballon pouvait emporter des approvisionnements de bord suffisant pour effectuer un trajet important.

"—La quantité de pétrol permet de marcher onze heures, et, pour le lest, je puis vous dire, à titre d'exemple, que, dans le raid Toul-Nancy et retour, nous n'avons pas employé les soixante-dix kilos que se trouvaient à bord.

" —Le "Lebaudy" pourraient-ils rendre les mêmes services pour la défense d'une place forte que pour les reconnaissances en campagne ?

"—Oui, je conviens sans discussion que l'avantage reste à la place forte, où le ballon est abrité dans un parc ; mais les récentes expériences ont prouvé qu'en campagne, à moins d'une bourrasque semblable à celle qui causa la déchirure de l'enveloppe au camp de Châlons, le dirigeable peut être utilisé pour les reconnaissonces, pourvu qu'au repos il soit solidement amarré, ce qui n'est pas difficile.

"— Mais les mouvements de troupes auront lieu généralement la nuit et, jusqu'à présent, vos essais n'ont été faits que de jour.

"—En effet, jusqu'à présent. Cependant, en octobre 1903, alors que nos ascensions avaient lieu à Moissons, nous fîmes, à deux heures du matin, une sortie qui s'opéra sans incident. En temps de guerre, les projecteurs pourraient rendre possible une reconnaissance.

"Une dernière question me vint à l'esprit :

"—Comment pourriez-vous signaler, du dirigeable, les mouvements de l'ennemi ?

"—Par la sirène (alphabet Morse), par des signaux à l'aide de drapeaux différents, et par la télégraphie sans fil. Les deux premiers moyens ont déjà été expérimentés : le troisième le sera incessamment.

"Je remerciai M. Julliot des explications qu'il avait bien voulu me donner, et, après qu'il eut ajouté que la brume ne pouvait que favoriser le service de reconnaissances, je me retournai vers le colonel Strauss, qui venait de descendre de la nacelle.

"—C'est tout à fait merveilleux ! exprima-t-il vivement, tout à fait merveilleux ! Nous avons plané sur le mont Saint-Michel, dont aucun détail ne nous a échappé. Ce dirigeable ouvre de vastes horizons pour la guerre future, et mon opinion est que chaque corps d'armée en devrait être immédiatement doté.

"—Les essais sont donc concluants ? dis-je au capitaine Voyer, qui suit les expériences depuis longtemps déjà.

"—Absolument concluants, et je ne trouve qu'un mot pour exprimer mon opinion : C'est admirable !

"—Qu'en pensez-vous ? demandai-je respectueusement au commandant Viard.

"—Mon opinion est exactement celle de ces messieurs. A tous les points de vue, ce dirigeable est une merveile.

"Voilà les impressions et opinions des personnes que j'ai interrogées, et qui étaient des mieux placées pour se renseigner. J'ai pu également recueillir l'avis du général Pamard, qui fit une ascension et qui déclara que l'invention du dirigeable était la plus belle du siècle."

"Merveilleux ! Merveilleux ! s'est écrié M. Berteaux, ministre de la guerre, lors de la courte ascension qu'il fit, ces jours derniers, au-dessus des forts de la place.

"Les félicitations officielles qu'il adressa à M. Julliot étaient bien méritées."

1885-1905.

Il y a, maintenant, vingt ans que Louis Riel est mort, victime de son dévouement à la cause des Métis, et sacrifié par le gouvernement canadien au fanatisme des Orangistes d'Ontario. Tout le monde se rappelle la poignante émotion de tout le Canada français, l'indignation patriotique qui s'empara de toute notre population, à la nouvelle que Louis Riel avait été pendu, à Régina, le 16 novembre 1885. On avait pendu un fou, un illuminé, et en même temps on acquittait Jackson, le secrétaire de Riel, parce qu'il n'était pas responsable de ses actes !

Ce fait extraordinaire fut vivement commenté et donna, à l'agitation déjà commencée, un aliment nouveau. Le parti conservateur perdit nombre de ses meilleurs lutteurs, entr'autres : MM. Duhamel, Pelletier, Bergeron, Desjardins, Archambault, Amyot, Beaubien, etc. Quelques-uns sont retournés, depuis, à leur ancienne allégéance politique, mais le gros des sécessionnistes resta fidèle au parti national.

L'élection partielle de Chambly, en août 1886, fut le premier triomphe libéral, après l'exécution de Riel, et dès lors, la désorganisation du parti conservateur s'accentua tous les jours.

Sir John McDonald réussit, en 1887, a remporté les élections, mais il avait sacrifié le cabinet Ross-Taillon, battu aux élections du 14 octobre 1886, et perdu son prestige et son influence dans notre province. En 1891, le gouvernement McDonald était battu par une majorité de 5 voix dans la province de Québec, et ne devait sa victoire qu'aux Provinces maritimes et à l'Ouest. En 1896, la débâcle fut générale et le parti libéral, sous la conduite de Sir Wilfrid Laurier, monta au pouvoir qu'il exerce encore aujourd'hui dans les meilleurs intérêts du pays.

1885-1905. Vingt ans ! Que d'événements se sont déroulés dans notre pays ! Quels changements ! Quels progrès !

Et quels seront les prochains vingt ans ? Nous l'ignorons, mais espérons que les hommes auxquels le peuple canadien a confié ses destinées, sauront donner à notre pays l'impulsion puissante du progrès qui se manifeste partout et qui attire sur lui l'attention du du monde entier ! Nous avons la paix intérieure, nous avons le progrès matériel, le progrès scientifique et intellectuel.

Vingt ans après les tristes événements de 1885, nos compatriotes du Nord-Ouest reçoivent du parti libéral, déjà leur protecteur en 1885, l'autonomie provinciale, le "home rule" que les populations de l'Ouest désiraient depuis si longtemps.

C'est pourquoi nos compatriotes de l'Alberta ont confié, ces jours derniers, l'administration de leurs affaires au parti libéral, le parti des droits provinciaux, protecteur de minorités. C'est pourquoi nous rappelons ces deux dates de 1885-1895 !—"L'Action Libérale."

MM. Prudhomme père et fils :
—Dis, papa, la nuit a donc un œil ?
—Pourquoi cela, mon ami ?
Dame : j'ai entendu dire cent fois à maman : je n'ai pu fermer l'œil de la nuit !

Synopsis des Règlements concernant les Homesteads du Nord-Ouest Canadien.

TOUTE section paire des terres federales dans les provinces du Manitoba, ou du Nord-Ouest, sauf 8 et 26, non reservee, peut etre inscrite par toute personne qui est l'unique chef d'une famille, ou tout homme age de plus de 18 ans, pour l'etendue d'un quart de section de 160 acres, plus ou moins.

L'inscription peut etre faite en personne au bureau local des terres pour le district dans lequel la terre est situee, ou, si le homesteader le desire, il peut, sur demande au ministre de l'Interieur, Ottawa, au Commissaire d'immigration, Winnipeg, ou a l'agent local etre autorise a faire faire l'inscription par quelqu'un pour lui.

Le homesteader est oblige de remplir les conditions requises d'apres l'un des systemes ci-dessous :

(1) Une residence de six mois au moins et la culture de la terre chaque annee, pendant trois ans.

(2) Si le pere (ou la mere, si le pere est decedé) du homesteader reside sur une ferme dans le voisinage de la terre inscrite, la condition de residence sera remplie si la personne demeure avec le pere ou la mere.

(3) Si le colon tient feu et lieu sur la terre possedee par lui dans le voisinage de son homestead, la condition de residence sera remplie par le fait de sa residence sur la dite terre.

Un avis de six mois par ecrit devra etre donne au Commissaire des teres federales a Ottawa, de l'intention de demander une patente.

W. W. CORY,
Sous-ministre de l'Interieur.



Résume des Règlements pour disposer des Terrains Miniers du Dominion dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et le Territoire du Yukon.

Charbon. --- Les terrains à charbon peuvent être achetés à $10 l'acre, pour le charbon mou, et à $20 pour l'anthracite. Un individu ou une compagnie ne peut en acheter plus de 320 acres. Une royauté de 10 cents la tonne de 2,000 livres sera collectée sur la production brute.

Quartz. --- Les personnes âgées de 18 ans et plus ou les compagnies à capital réuni possédant des certificats libres de mineur peuvent obtenir une entrée pour des terrains miniers.

Un certificat de mineur libre est fourni pour une ou plusieurs années, mais pour pas plus de 5 ans sur paiement à l'avance de $7.50 par année, pour un individu et de $50 à $100 par année pour une compagnie selon le capital.

Un mineur libre ayant découvert du minerai dans un endroit peut se choisir un " claim " de 1,500 x 1,500 pieds en le marquant avec deux poteaux légaux portant des avis, un à chaque bout de la veine.

Le claim doit être enrégistré dans l'espace de 15 jours, s'il est situé dans un rayon de 10 milles du bureau d'un régistrateur, un jour de plus sera alloué pour chaque 10 milles additionnels, ou fraction d'un mille. Le prix d'enrégistrement d'un claim est de $5.00.

On devra dépenser $100 par année au moins sur le claim ou les payer au régistrateur du district. Lorsque $500 auront été dépensés et payés, le locateur pourra faire faire l'arpentage de son claim et l'acheter à $1.00 l'acre après avoir rempli toutes les autres conditions.

Le ministre de l'Intérieur pourra aussi donner permission de choisir des claims contenant du fer, du mica et du cuivre dans les territoires du Yukon. Ces claims ne devront pas dépasser 100 acres.

La patente d'un endroit minier devra pourvoir au paiement d'une royauté de 2 1-2 pour cent sur les ventes des produits de cet endroit minier.

Travail de mines dans les placers.--- Manitoba et le Nord-Ouest, excepté le Territoire du Yukon. --- Les claims de travail de mine dans les placers sont généralement de 100 pieds carrés. Prix d'entré $5.00, devant être renouvelé tous les ans. Les claims de la rivière Saskatchewan sont ou de barre ou de banc les premiers sont 100 pieds de long et s'étendent entre la marée haute et basse. Les derniers comprennent les creusages de barre, mais s'étendent en arrière de la base de la colline ou du bord de la rivière, mais n'excédent pas mille pieds. Des claims de 200 pieds de large peuvent être obtenus où l'on se sert de pouvoir à la vapeur.

Creusage dans les rivières du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, excepté le Territoire du Yukon. --- Un mineur libre ne peut obtenir que deux bails de 5 milles chacun pour un terme de 20 ans, qui peut être renouvelé à la discrétion du ministre de l'intérieur.

Le droit du locataire se résume au bord ou lit submergé de la rivière, au-dessous de la ligne des eaux et sujet aux droits de tous ceux qui ont ou qui pourront recevoir des entrées pour creusage de barre ou claims de bancs, excepté sur la rivière Saskatchewan, où le locataire peut creuser à l'eau haute, alternativement sur chaque tenure à bail.

Le locataire devra faire fonctionner un drageur par 5 milles, la première saison qui suivra la date de son bail, mais un drageur sera suffisant pour chaque 15 milles ou fraction, si un individu ou une compagnie a passé plus d'un bail.

Taux. --- $10 par année pour chaque mille de rivière loué.

Royauté de 2 1-2 pour cent collectée sur la production dès qu'ellle excède $10,000.

Draguage dans le territoire du Yukon. --- Un mineur libre peut avoir six loyers renouvelables de 5 milles chacun, pour un terme de vingt ans.

Le droit du locataire se résume au lit ou barres submergés de la rivière, au-dessous de la ligne basse des eaux. Cette limite devant être fixée par sa position le 1er août de l'année de la date du bail.

Le locataire devra faire fonctionner un dragueur dans deux ans à partir de de la date du loyer et un dragueur pour chaque 5 milles dans les six ans de telle date. Taux $100 par mille, pour la première année et $10 par mille pour chaque année subséquente.

La royauté est la même que pour le travail de mine dans les placers.

Travail de mine dans les placers du Territoire du Yukon. --- Les claims de criques, rivières, collines ne devront pas dépasser 250 pieds de long mesurés sur la ligne de base ou direction générale du crique ou gulch, et la largeur étant de 1000 à 2000 pieds. Tous les autres claims de placers devront être de 250 pieds carrés.

Les claims devront être marqués par deux poteaux légaux, un à chaque bout, portant des avis.

Chaque entrée doit être obtenue dans les dix jours si le claim est dans un rayon de dix milles du bureau du régistrateur. Un jour de plus est alloué pour chaque dix milles additionnels ou fraction de mille.

La personne ou la compagnie garnissant un claim de pieux doit avoir un certificat de mineur libre.

Le découvreur d'une mine nouvelle a droit à un claim de 1000 pieds de long, et si deux mineurs agissent de concert, ils pourront prendre un claim de 1500 pieds sur la production duquel on ne pourra charger de royauté.

Entrée $10. Royauté au taux de 2 1-2 pour cent sur la valeur de l'or envoyé du Yukon pour être payé au contrôleur.

Un mineur libre ne pourra recevoir plus d'un claim minier sur chaque rivière ou crique, mais le même mineur pourra posséder plusieurs claims différents en les achetant et les mineurs libres peuvent travailler leurs claims en société en donnant avis et en payant un honoraire de $2.00.

Un claim peut être abandonné et un autre obtenu sur le même crique, ruisseau ou rivière en donnant avis du fait en payant un honoraire.

Des travaux d'une valeur de $200 doivent être exécutés annuellement sur chaque claim.

Un certificat des travaux exécutés doit être obtenu à tous les ans, sinon le claim devra être considéré comme abandonné et pourra être occupé par un mineur libre.

Les limites d'un claim ne pourront être complètement définies qu'apres en avoir fait l'arpentage et en avoir fait publier des avis dans la " Gazette Officielle " du Yukon.

Pétrole. --- Toute les terres non vendues de la Puissance dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et le Territoire du Yukon sont ouvertes aux chercheurs de pétrole et le ministre pourra réserver pour un individu ou une compagnie possédant des machines sur le terrain qui devra être soumis à des recherches, une superficie de 1920 acres pour une période qu'il devra décider, la longueur de ce terrain ne devra pas dépasser 3 fois la largeur.

Si le chercheur découvrait du pétrole en quantité pouvant rapporter des profits et établir cette découverte, une surface n'exédant pas 640 acres y compris le puits d'huile, seront vendues au chercheur au taux de $1.00 l'acre et le reste du terrain soit 1280 acres seront vendus au taux de $3.00 l'acre, sujet à la royauté au taux qui pourra être spécifié par un ordre en conseil.

W. W. CORY.
Député ministre de l'Intérieur.
Département de l'Intérieur.

Le Courrier de l'Ouest

Paraissant tous les Jeudis

Conditions de l'abonnement
(Payable invariablement d'avance)

Un an - - - $2.00
Six Mois - - - $1.00

Toutes communications et lettres doivent être addressées: Courrier de l'Ouest; Edmonton, Alta., Boite 25.

Edmonton, Jeudi, 30 Nov. 1905

Notes Editoriales

La semaine prochaine, le COURRIER DE L'OUEST aura son FEUILLETON. C'est un récit de longue haleine que nos lecteurs aimeront à lire et à relire. Nous laissons à eux-mêmes le soin d'en faire l'éloge, tant nous sommes assurés d'avance d'un complet succès. C'est une des lectures les plus émouvantes que l'on puisse faire.

× ×

Le COURRIER DE L'OUEST a le plaisir aujourd'hui d'offrir à ses lecteurs une magnifique correspondance, intitulé LE CZAR. Cette bonne fortune nous vient de la province de Québec et est due à la plume alerte de notre ami V. V.

Nous avons l'espoir qu'il nous continuera régulièrement, à l'avenir, la faveur de ses contributions littéraires ; mais nous n'osons pas encore en faire la promesse à nos lecteurs.

÷ ÷

La présente livraison du COURRIER DE L'OUEST est spécialement consacrée à la colonisation ou, si l'on veut, à l'œuvre du CANADIAN NORTHERN RAILWAY, qui est véritablement un chemin de fer de colonisation.

Cette lecture, quoiqu'un peu longue, n'en doit pas être moins intéressante, à cause des renseignements précieux qu'elle donne sur notre pays, ses ressources naturelles, son immense étendue, ses progrès, son avenir. Un Canadien n'est pas excusable, s'il néglige les moyens de s'instruire au sujet d'un pays comme le sien.

A tout événement, le vrai journalisme n'a pas d'autre mission que d'offrir à ses lecteurs les moyens de s'instruire et de se bien renseigner.

+ +

Les lecteurs du COURRIER DE L'OUEST peuvent se tenir pour assurés que ce journal leur est adressé d'une façon tout-à-fait régulière, on ne peut plus régulière.

Mais on porte à notre connaissance des irrégularités regrettables dans la transmission postale.

Les employés de ce service public se négligent évidemment ou il y a, chez eux, un parti pris de mauvais vouloir.

Nous nous en plaignons hautement et protestons contre la manière dont on nous traite.

Comme il est urgent d'y porter remède, nous prions nos lecteurs de nous référer, sans délai, ces irrégularités dont ils ont à se plaindre, eux aussi, à fur et mesure qu'elles se produiront.

LE CZAR

Correspondance Québecquoise.

Sur le théâtre du monde, l'empire russe tient en ce moment l'affiche. La tragédie qu'il met en scène offre au spectateur matière à de curieuses et même sérieuses réflexions.

En effet, ce colosse moitié européen, moitié asiatique, voit depuis peu ses éléments constitutifs se soulever, se mêler en une effroyable lutte. Nobles, paysans et moudjicks se précipitent confusémnut vers ce qu'ils croient être enfin la liberté. Mais l'aurore des libertés russes se teint déjà de bien sanglantes lueurs. Que sortira-t-il de ce chaos ? Téméraire, celui qui oserait prédire ce que demain réserve à l'Empire du czar.

Le Czar ! voilà un personnage que l'on oublie un peu au milieu de ce bouleversement du monde russe. Pourtant, s'il est un homme dont il serait intéressant de connaître les reflexions, la pensée intime sur ce qui se passe là-bas, c'est bien lui, le maître, l'autocrate dont l'autorité encore hier ne connaissait pas de bornes.

Pauvre empereur ! Depuis qu'il est monté sur le trône, il semble n'avoir connu que le noir des contradictions. D'abord, et malgré une certaine timidité, il fait entendre au monde des paroles de paix, et convoque à La Haye les représentants des Puissances.

La première inconséquence, il oublie, ou plutôt, on le force d'ignorer le seul Pouvoir pacifique par excellence. Le Représentant de Celui qui apporta un jour " la paix aux hommes de bonne volonté " n'est pas admis à faire entendre au monde les paroles de vérité, de justice et de paix dont il est l'éternel dépositaire.

Peu après, ce dernier des Romanoff fait des vœux, supplie le Ciel de lui envoyer un rejeton de sa race, et pendant longtemps, sa royale compagne ne lui présente que des filles. Puis, le futur petit czar est à peine né que déjà, à Chemulpo, le canon donne le signal d'une des plus terribles guerres des temps modernes. L'Empire russe et le Japon sont aux prises. Les mers orientales bientôt engloutissent par milliers les marins de Nicholas. Les plaines de la Mandchourie se teignent du sang de ses soldats. En vain, l'Empereur pleure ses escadres anéanties ; en vain il pleure ses soldats qui meurent en reculant toujours devant l'ennemi victorieux.

Au moins aura-t-il l'idée de faire fonctionner ce tribunal pacifique dont il est en quelque sorte le créateur ? Oh non ! Il lui faut d'abord remporter une victoire et sauver l'honneur des armes russes. Mais la défaite se montre toujours fidèle à ses généraux.

Enfin, une parole de paix traverse les mers et supplie les deux belligérants de cesser cette effusion de sang. Mais, qui donc la prononce cette parole ? Est-ce la France, l'amie de la Russie ? Est-ce l'Angleterre, où règne l'oncle de l'empereur Nicholas ? Pas du tout. C'est de la libre Amérique que viennent ces propositions de paix. C'est le plus démocrate de tous les chefs d'Etat, l'ex-cowboy Roosevelt, qui fera entendre raison à l'autocrate russe et au potentat japonais.

Puis, qui, au nom de la Russie, négociera ce traité ? Sans doute un grand personnage de la cour russe ; un grand duc pour le moins. Non pas. Ce sera un disgracié du Czar, un homme qu'il avait presque banni. Et de Witte vient à Portsmouth remporter enfin la seule victoire russe de tout ce terrible conflit, et prouve encore une fois au monde que la parole est plus puissante que l'épée.

Le traité est à peine signé qu'une autre tempête secoue la Russie. Partout gronde la révolution. A Petersbourg, à Moscou, à Odessa et en Pologne le sang coule. En vain le Czar octroit à ses sujets une constitution. Pour les uns, il donne trop ; pour les autres, il n'offre pas assez. En vain il abandonne à la nation une partie de ses domaines. Il est trop tard. Craignant pour ses jours, il vient de quitter en fugitif le palais de Peterhoff.

Pauvre empereur ! Que ta couronne, j'allais dire ta croix est lourde à porter !

Et nunc reges erudimini.

V. V.

COLONISATION

Causerie d'actualité

La Colonisation est à l'ordre du jour dans les provinces d'Ontario et de Québec, aussi bien que dans les nouvelles provinces de l'Ouest.

Les intérêts affectés par la colonisation sont multiples A regarder de près, on serait tenté de croire que c'est le colon lui-même qui y est le moins concerné ; il y trouve une vie soutenue par de rudes labeurs, tandis que d'autres, comme le négociant et le financier, en tirent les plus gros profits.

Au dire des économistes, le Canada est redevable de sa prospérité actuelle principalement à ses colons de l'Ouest. L'ambitieuse ville de Toronto en aurait à rabattre, cela est certain, si elle ne les avait pour alimenter son commerce et donner cause au travail de ses manufactures.

Montréal devrait en prendre note et s'en occuper un peu plus. Sa rivale prend la grosse part bien à son aise. On dit que c'est intelligence chez cette dernière. Qui pourra le dire le contraire ?

Une large proportion des habitants de l'Ouest venant d'Ontario, cette province en a tous les bénéfices. Ici, ses ex-citoyens sont restés ses clients, ses consommateurs. Ils lui sont aussi utiles, peut-être même un peu plus, que si elle les eût confinés dans les limites de son territoire. Rien de plus évident ; il suffit d'ouvrir les yeux pour voir.

Pour la même raison, la province de Québec aurait tort de s'alarmer, si le même fait se produisait chez elle. Ne devrait-elle pas le désirer ? Soyons pratiques ; et pas tant de sentimentalité stérile. Nous parlons d'une sentimentalité qui ne repose sur aucune base logique. Sentimentalité n'est pas toujours mentalité ; tant s'en faut.

En certains quartiers de la province de Québec, il existe un sentiment hostile, mal raisonné, mais prononcé tout de même, à l'égard de la colonisation de l'Ouest canadien par des Canadiens, s'ils sont Canadiens-français, c'est-à-dire par de braves citoyens qui s'en trouveraient beaucoup mieux, après tout, de l'échange d'une terre des Laurentides pour un homestead de la plaine grasse et féconde. Nous n'avons jamais pu saisir le bien fondé de cette hostilité.

Où serait donc le mal ?

× ×

En matière de colonisation, le bon sens, fort de l'expérience, veut que le moyen le plus sûr et le plus expéditif d'en promouvoir les intérêts réside dans la pénétration du territoire vacant par un chemin de fer et ses embranchements tributaires.

Sous peine de naïveté, nous disons même que c'est le seul moyen quand il n'y en a pas d'autre, c'est-à-dire quand l'excès de la distance rendrait impossible, à moins d'un miracle, l'accès du colon à la terre promise.

L'arrière-contrée de la province de Québec, jusqu'ici placée, sous ce rapport, dans une condition désavantageuse, sera bientôt beaucoup mieux, infiniment mieux favorisée, grâce à l'installation prochaine d'un " Grand Tronc Pacifique." Et dire que, parmi les adversaires les plus acharnés de cette noble entreprise, véritable sauvetage, on a vu des hommes, des politiciens qui se réclament de la province de Québec ! A les entendre, le salut serait un grand danger. Les Canadiens de l'Ouest n'en reviennent pas de l'étonnement que leur a causé cette oppositon anti-patriotique.

On ne parlait pas du Nouvel Ontario, pays ignoré, avant la construction du Canadien Pacifique dans l'intérieur. Même avec sa splendide navigation méditerranéenne, cette région serait encore inconnue et délaissée, si elle n'avait ses chemins de fer. Il en serait ce qu'il en est actuellement du vaste domaine parfois désigné sous le nom de Nouveau Québec, pays néanmoins si avantageusement réputé, mais si peu accessible, pays de grandes ressources qui dorment et dormiront jusqu'au jour où un chemin de fer ira sonner le réveil.

× ×

Dans l'Alberta Nord, la fameuse vallée de la rivière la Paix offre un alluvion que le monde convoite aujourd'hui. Mais on ne va guère le prendre, malgré le dicton universel, répété de bouche en bouche : Emparons-nous du sol. Le sol est à quelques cents milles d'Edmonton, c'est-à-dire du chemin de fer.

Cependant, il est bien certain que le prochain recensement décennal, celui de 1911 (remarquez que nous sommes déjà en 1905), y enrégistrera une nombreuse population. C'est que les chemins de fer, Canadian Northern et Grand Tronc Pacifique, y conduiront les énumérateurs du recensement.

Toronto—Nonobstant le fait que les plombiers de cette ville ont nié l'existence d'une combine d'un caractère provincial, une liste déposée à la cour démontre qu'il y a des succursales à Hamilton, London, Sarnia, Stratford, St. Thomas, Galt, Berlin, Waterloo, Guelph, Owen Sound, Ottawa, Peterboro, Barrie, Orillia, Port Arthur, Fort William, Brantford, Woodstock, Niagara Falls, Windsor et Ste Catherine.

Les plombiers d'Ottawa prétendent que leur association n'a pas du tout pour objet de restreindre et de gêner le commerce, comme celle de Toronto, et l'avocat qui s'occupe de la question à Ottawa disait hier qu'aucunes procédures ne seraient prises avant la fin de la cause à Toronto.

MINEURS ENRICHIS.—Trois jeunes gens qui ont découvert une mine d'argent sur les terrains de la compagnie minière de Témiskaming et Hudson Bay, viennent de vendre leurs droits à cette dernière compagnie pour une somme de $20,000 chacun. Duncan Cameron, l'un des découvreurs, est revenu à Finch, près d'Ottawa, sa ville natale, pour se reposer de ses travaux. Les autres découvreurs sont James Whyte et John J. McEwan. James Whyte est à se bâtir une maison à New Liskeard et McEwan est en voyage. Cameron, comme nous l'avons dit, est rendu chez lui à Finch.

Ces trois hommes ont passé plusieurs années dans les bois, à la recherche des mines. On voit que leurs efforts ont été couronnés de succès.

La législature de Québec est convoquée pour le 18 janvier prochain.

De Port Arthur à Edmonton

DE L'ATLANTIQUE AU PACIFIQUE

(Suite de la première page).

et le bon vouloir de la compagnie. Le même fait se répètera bientôt dans l'Alberta Nord, vers la rivière à la Paix.

AUTRES EXTENSIONS.

La même année, la branche sud-est fut prolongée jusqu'à l'extrémité sud de Manitoba, pénétrant dans une forêt d'où les moulins de Winnipeg commencèrent aussitôt à tirer leur provision de billots de sciage.

Enfin, une troisième branche, celle de l'Est ou d'Ontario, s'étendait à l'Ouest, dans la direction du Fort Frances.

En 1900, un embranchement fut construit entre Dauphin et Grand View, sur un parcours de vingt-cinq milles. Ce dernier embranchement, par la suite, s'est transformé en partie intégrante du tronçon principal, en se prolongeant, d'année en année, jusqu'à Edmonton, en 1905.

La ligne du Nord, cette année, s'est allongée, à travers l'angle nord-ouest de Manitoba, jusqu'à Erwood, vingt-deux milles au delà, dans la direction de Prince-Albert qu'elle devait atteindre plus tard.

En même temps, la ligne du sud, au sortir de l'angle sud-est de Manitoba, s'étendait dans le Minnesota, de manière à contourner une partie du lac des Bois et revenir en Canada pour courir vers Fort Frances et Port Arthur.

Durant l'hiver, on a érigé, sur la rivière à la Pluie, un pont métallique d'une longueur considérable.

LE NORTHERN PACIFIC ET SON ACQUISITION.

Un évènement d'importance signale l'année 1901 : l'acquisition du "Northern Pacific" par la compagnie du Canadian Northern. Cette transaction a permis de réunir les divers tronçons, épars jusqu'alors, en un seul système continu ; de se procurer un terminus convenable à Winnipeg ; de rendre plus facile la manipulation d'un trafic déjà considérable : de donner le temps voulu à la maturation du plan des constructions terminales permanentes, plan maintenant adopté et prochainement exécuté ; de disposer du "Winnipeg Transfert Railway," long de plus d'un mille et faisant jonction avec le Canadian Pacific de manière à simplifier la besogne du transbordement d'une ligne à l'autre. En permettant l'accès des trains du sud-est à la gare du terminus, située à l'ouest de la rivière Rouge, ce petit tronçon a rendu de bons services, dans le temps, alors que le pont du Canadian Northern n'était pas encore construit sur cette rivière.

DE WINNIPEG AU LAC SUPÉRIEUR

C'est le 1 Juin 1901 que le Canadian Northern a commencé d'opérer les lignes du Northern Pacific pour son propre compte.

Il restait à finir le pont de la rivière la Pluie et la section de Port Arthur, puis à souder cette dernière, à Fort Frances, avec la section de Winnipeg déjà achevée jusqu'à cet endroit. Tout était prêt pour le 30 décembre.

Le soir, banquet royalement somptueux, par les citoyens de Port Arthur, en l'honneur du président et du vice-président de l'entreprenante compagnie.

Le lendemain, dernier jour de l'année, premier voyage d'un train direct entre Port Arthur et Winnipeg. MM. MacKenzie et Mann y étaient accompagnés d'un grand nombre de hauts personnages, leurs hôtes pour la circonstance.

Les gens de l'Ouest accueillirent cet événement avec une grande joie, y voyant la signification d'une nouvelle ère de progrès pour le pays, pour eux tous. En effet, c'était l'existence d'une seconde voie de transport se rendant à la tête de la navigation intérieure du Canada.

Le Canadian Northern, avec ses 1,200 milles de parcours, prenait le troisième rang parmi les chemins de fer du pays et devenait, après le Candian Pacific, le facteur le plus important du transit de l'Ouest.

Comme à l'origine, l'exploitation continua avec des résultats satisfaisants.

L'ensemble des diversss lignes apportait un fret de plus en plus volumineux. Il fallut doubler la capacité du hangarage, augmenter le nombre des locomotives et des wagons, multiplier les voies de remisage, agrandir les ateliers, autant d'accroissements qui devinrent encore insuffisants, par la suite.

MM. MacKenzie et Mann parvinrent cependant à faire face aux exigences de la situation.

M. MacKenzie entreprit plusieurs voyages en Angleterre, et le succès de ses démarches, auprès des financiers, démontra leur ample confiance dans l'entreprise.

NOUVELLES EXTENSIONS.

A la vue des succès, de l'importance acquise de leur réseau, comme facteur dans le transport du blé, MM. MacKenzie et Mann n'hésitèrent plus à divulguer le grand projet qu'ils nourrissaient : l'extension de ce réseau à l'est à l'ouest. Les besoins pressants de l'Ouest réclamaient leurs premiers soins, à cause de l'énorme affluence des colons. Comme, du côté de l'est, ils s'étaient déjà assuré des communications par eau, il leur fut possible de se rendre à ces exigences, et ils prirent la résolution de pousser la voie principale à travers l'immense vallée de la Saskatchewan, en prolongeant la ligne de Dauphin, Grand View et Gilbert Plains.

Edmonton fut choisi comme le point à attreindre, pour le moment.

La localisation du tracé, à l'ouest de Grand View, dut se faire dans la passe appelée Gap et située entre deux montagnes qui, à cet endroit, se rejoignent presque, la montagne aux Canards et celle de Riding. Cet obstacle franchi, la tracé s'est poursuivi à travers les belles vallées ondulantes de l'Assiniboine, des deux Saskatchewan et de leurs tributaires, prénétrant dans la contrée agricole la plus riche et la plus fertile du continent, tant sous le rapport de la production du grain que de l'élevage et de la culture mixte. Mentionnons le fameux district de Kamsack, les plaines gracieuses et fécondes qui entourent les lacs Quill, les régions de Saskatoon, de Battleford et autres non moins excellentes.

A Edmonton, les explorateurs trouvèrent un pays à blé que l'on dit aussi étendu que Manitoba, sans appuyer davantage sur cette zone splendide, longue de 830 milles, entre Winnipeg et Edmonton, et éminemment propre, sur toute sa longueur, à la production du blé et à l'élevage du bétail.

A L'ŒUVRE.

En juin 1904, la construction était achevée entre Grand View et Kamsack, second poste divisionnaire à l'Ouest de Winnipeg, que l'on mit ensuite en exploitation régulière. Le printemps suivant, cette exploitation étendait son contrôle jusqu'à Humboldt, 150 milles plus loin. Le 4 juin dernier, elle se rendait à Battleford, une autre section de 147 milles.

Vendredi dernier, le 24 novembre, un train spécial, lancé à toute vitesse de Winnipeg, arrivait à Edmonton, après une course de 27 heures, ayant franchi une distance de 830 milles dans ce court espace de temps, ce qui rend témoignage à la solidité du travail de la construction.

Mais, pour la clarté du récit, nous avons omis la mention des nombreux embranchements qui sont venus s'ajouter au réseau primitif et dont la construction a marché en même temps que celle de la voie principale.

Signalons en passant les embranchements de Carman, de Neepawa, de Clanwilliam, d'Emerson et Ridgeville, d'Arizona-Carberry, de Morris-Brandon, de Oak Point, de Wakopa, de Rossburn, de Virden, de Vassar, mais surtout celui de Prince-Albert qui doit être complété le 1 décembre 1905.

LES PONTS.

La construction d'un chemin de fer ne se borne pas seulement qu'a élever des terrassements, à ouvrir des tranchées, puis à poser des dormants et des rails. Il faut mettre en ligne de compte l'érection des ponts, travail souvent difficile et dispendieusement considérable. Le Canadian Northern en a eu sa part.

La voie principale traverse les deux Saskatchewan en quatre endroits différents, le premier, en venant de l'est, se trouvant près de Saskatoon, sur la Saskatchewan du Sud. Ici le pont, qui est métallique, consiste en six travées de 180 pieds et forme, avec les approches élevées sur chevalets, une longueur de 1,635 pieds.

Le second pont se rencontre au Coude (Elbow) : six travées de 160 pieds au-dessus de la rivière proprement dite, sans parler des abords.

Le troisième a été construit près de Battleford et traverse, comme le précédent, la Saskatchewan du Nord ; il consiste en onze travées de 170 pieds et forme une longueur totale de 1,870 pieds, à l'exclusion des approches qui sont sur chevalets. C'est le plus considérable de la ligne.

Le quatrième traverse la Saskatchewan du Nord à Fort Saskatchewan et ressemble au précédent.

On pourrait encore mentionner le pont qui vient justement d'être érigé pour franchir l'obstacle de la Saskatchewan du Sud, sur la ligne de l'embranchement de Prince-Albert : 6 travées de 100 pieds.

LIGNES PROJETÉES.

Outre les embranchements déjà construits, le public porte un grand intérêt à plusieurs autres lignes tributaires qui doivent être bâties sous peu : en premier lieu, l'embranchement de Winnipeg à Regina, dont celui de Virden, actuellement achevé, servira de premier tronçon. A Regina, cet embranchement se reliera à un autre qui doit traverser la vallée de la Saskatchewan du Sud et pénétrer dans la contrée arrosée par la rivière du Daim Rouge (Red Deer).

De ce dernier, un troisième embranchement sera fait jusqu'à Carlton.

De Humbolt, point sur la ligne principale, une ligne secondaire traversera, dans la direction nord, les districts de Humboldt et de la rivière Carotte pour se rendre jusqu'à un endroit appelé la Passe, sur la Saskatchewan du Nord. Cette ligne, qui est déjà explorée, doit servir de premier chaînon à celle que la Compagnie se propose d'étendre jusqu'à la baie d'Hudson.

Les besoins du territoire à blé d'Edmonton vont provoquer la construction incessante d'un véritable réseau d'acier rayonnant en tous sens, autour du point central, et auquel contribueront le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien Pacique ; mais le Canadian Northern aura pris les devants.

Déjà son terrassement est prêt, sur une longueur de vingt-cinq milles, d'une ligne courant à l'ouest d'Edmonton. Les terrassiers sont actuellement à l'ouvrage sur une autre ligne qui sera prête pour le trafic, dès l'année prochaine, entre Edmonton et Athabasca Landing, sur la rivière Athabasca. De ce point, comme on le sait, il existe déjà un service de bateaux à vapeur qui s'étend, sans interruption, jusqu'à plus de 1,500 milles vers le nord. Puis, avant peu, dans une couple d'années, l'embranchement d'Athabasca Landing sera prolongé jusqu'à la riviére à la Paix.

LES ÉLÉVATEURS A GRAINS.

En entreprenant le commerce du transport des blés, la compagnie a vu de suite la nécessité d'un système économique d'élévateurs à installer sur les borps du lac Supérieur.

Suivant sa coutume, les plans ayant été dressés en prévision de l'avenir aussi bien que pour les besoins du présent, elle en commença l'exécution immédiate. Aujourd'hui, le Canadian Northern possède à Port Arthur, en fait d'élévateurs, l'outillage le plus ample et le plus moderne qu'il y ait dans le monde.

Un premier élévateur a été bâti en 1901, avec une capacité de 1,250,000 minots ; augmenté, l'année suivante, d'une annexe pouvant contenir 2,500,000 minots, la troisième et la quatrième années ayant vu s'élever d'autres constructions additionnelles d'une capacité respective de 2,500,000 et de 750,000 minots ; ce qui porte la capacité totale du grand élévateur à 7,000,000 minots.

On l'a aménagé pour emmagasiner, en une heure, la charge de 40 wagons et mettre, à bord des steamers, la charge de 120 wagons. L'appareil de vannage peut nettoyer, dans une heure, la charge de 15 wagons.

En sus de cet entrepôt gigantesque, situé au terminus sur le lac Supérieur, la compagnie possède actuellement, à l'ouest de Winnipeg, dispersés le long de son réseau, un ensemble d'élévateurs dont la capacité collective s'élève à 5,250,000 minots. Mais ces données ne sont qu'actuelles, non permanentes ; car, elles progressent tout le temps, au fur et à mesure des progrès et de la colonisation et du chemin de fer même.

EN OPÉRATITN ACTUELLE.

Le premier horaire (time table) qu'ait publié le South Eastern Railway, le 28 novembre 1898, contenait en tout le nom de six stations couvrant une distance de 45 milles.

Aujourd'hui, après les développements successifs, l'horaire du Canadian Northern mentionnerait 360 stations s'alignant sur une longueur de 2,326 milles, comme suit :

	Milles
Port Arthur à Winnipeg	438 0
Jonction Stanley à Gunflint, etc.	63 1
Winnipeg à Emerson	63 5
Morris à Brandon	140 0
Jonction Hartney à Hartney	50 8
Emerson à Ridgeville	10 1
Jonction Oak Point à O. P.	54 0
Jonction Portage à Gilbert Plains	180 8
Gilbert Plains Jonction à Melfort	298 5
Sifton Jonction à Winnipegosis	20 7
Jonction Delta à Delta	14 8
Jonction Neepawa à McCreary Jonction	70 4
Jonction Rossburn à Rosburn	78 7
Jonction Arizona, etc.	77 0
Jonction Brandon à Carberry Jonction	22 3
Gilbert Plains à Kamsack	97 9
Kamsack à Humboldt	146 4
Humboldt à Nord-Battleford	147 3
Nord-Battleford à Edmonton	227 0
Total	2,326 5
Milles complétés et non encore en opération :	
Ridgeville à Vasser	62 00
Melfort à Prince Albert	53 00
Hartney à Virden	37 00
Carman extension à Leary's	12 00
Grand total	2,491 1

\+ +

Il y a quatre ans, les cours du terminus de Winnipeg ne renfermaient qu'une demi-douzaine de modestes voies de garage. Aujourd'hui, il y en a pour une longueur de 50 milles, si on les suppose bout à bout ; et cette longueur s'accroît tous les mois.

DE L'ATLANTIQUE AU PACIFIQUE

En conclusion, nous ajouterons que l'œuvre de MM. MacKenzie et Mann n'est encore à peine qu'à moitié accomplie, tout immense qu'elle nous semble dans sa phase actuelle. Des hommes comme ceux-là ne s'arrêtent pas en route ; ils se reposent en marchant et ils avancent tant que l'horizon ouvre l'espace devant eux.

Rappelons ici l'une des paroles de M. le Vice-président, D. D. Mann, terminant son très intéressant discours en réponse au toast que lui a porté M. le Maire d'Edmonton et que les convives, au banquet de vendredi dernier, ont souligné d'un tonnerre d'acclamations.

Faisant allusion sans doute à la nanature populaire des réjouissances qui ont accueilli le Canadian Northern Railway à Port Arthur et à Edmonton : "J'espère, a-t-il déclaré, que la prochaine grande célébration, au sujet de ce chemin de fer, se fera pour commémorer l'arrivée directe, sur les côtes de l'Atlantique, d'un premier train parti d'Edmonton ".

Ce modeste " J'espère ", dans la bouche de M. Mann, veut tout dire. Les hommes de sa trempe n'espèrent jamais que dans les choses qu'ils entendent vouloir. D'ailleurs, ainsi que l'hon. M. Oliver en a rendu témoignage public, MacKenzie et Mann sont des hommes modestes, ils opèrent de grandes œuvres sans vantardise.

Leur puissante compagnie a déjà, dans les provinces de l'Est, 800 milles de chemin de fer, dont 300 sur le parcours même de la future voie principale du Canadian Northern.

Leurs ingénieurs ont tellement bien exploré le pays, sur la route du Pacifique, qu'ils peuvent dès maintenant vous dire que, d'Edmonton au contrefort des Montagnes Rocheuses, ils se sont assuré d'un tracé dont la pente ne dépassera pas 26 pieds au mille.

Le jour même où un premier train du Canadian Northern ira stopper sur la côte de l'océan Pacifique, voilà au juste tout ce qu'on ne sait pas encore.

MM. MacKenzie et Mann le savent peut-être, nous n'en serions pas surpris.

AU JOUR LE JOUR

Sir Wilfrid Laurier.

C'est le 20 courant que le très honorable Sir Wilfrid Laurier a célébré le 64e anniversaire de sa naissance.

Le peuple canadien doit beaucoup à cet homme d'Etat, dont la vie droite s'est écoulée toute entière au service de la patrie.

Par un travail incessant, admirablement secondé par un ensemble rare des qualités de l'esprit et de cœur, Sir Wilfrid Laurier s'est élevé à un point qui excite la juste admiration de ses concitoyens, sans en éveiller la jalousie ; on peut dire de lui, comme l'un des plus grands hommes de l'antiquité, qu'il s'est élevé à la gloire sans l'avoir cherchée.

Mais si le Canada est fier de l'homme éminent dont le prestige éclate dans le monde entier, combien plus fière encore et plus orgueilleuse se sent la nation canadienne-française, qui le compte et l'honore comme le plus grand, le plus digne et le plus illustre de ses fils.

Un jour, l'histoire dira ce qu'il a fait pour la grandeur et la prospérité de son pays : elle racontera ses efforts, ses luttes et ses triomphes : elle lui sera principalement reconnaissante d'avoir su maintenir, parmi ses concitoyens, la paix et la concorde, ces biens mille fois plus précieux que l'or ou la richesse.

Les Canadiens-français gravent dans leurs cœurs le souvenir de l'œuvre accomplie par leur éminent compatriote, pour la gloire de la patrie et de la nation. Et le parti libéral, saisissant avec empressement l'occasion heureuse qui lui est offerte, est unanime à adresser, à son illustre et bien-aimé chef, l'hommage respectueux de sa confiance, de son admiration et de sa vive reconnaissance.—"L'Action Libérale."

Blé Rouge d'Alberta

Il serait difficile d'evaluer la magnifique annonce commerciale qui s'attache à la seule mention de cette qualité de blé, désormais célèbre, officiellement désigné sous le nom de "Dur No. 1 de Manitoba." Sur tous les marchés du monde où ce blé est expédié, il transporte avec lui la renommée de Manitoba comme pays d'excellence pour la production du grain : et un jour viendra où il sera introduit dans les moulins à farine de toute nation civillsée.

C'est pourquoi les gens d'Alberta ont raison de réclamer un nom approprié pour l'excellente qualité particulière de blé dur d'hiver que leur province produit maintenant en grande quantité.

Il faudrait l'appeler "Rouge d'Alberta' et non plus "Rouge d'hiver."

ANGLAIS ET CANADIENS

Nous détachons de l'Album universel (de Montreal) les lignes suivantes écrites par M. A. Beauchamp.

" Si nous passons pour une race inférieure c'est un peu de notre faute. Le Canadien-français ne recherche pas assez l'occasion de s'instruire et il est coupable de la fuir lorsqu'elle se présente d'elle-même à lui.

" Cette considération m'est venue à l'esprit l'autre jour, ou plutôt l'autre soir, alors que j'assistais à une séance des cours gratuits, qui se donnent au Monument National sous les auspices de l'école des Arts et Manufactures de Montréal. Au moins cinquante pour cent des élèves qui assistent à ces cours sont de langue anglaise, et ils sont plus assidus.

" Et notez bien que les professeurs, qui enseignent la sténographie, la géographie, l'histoire, etc., sont des professeurs Canadiens-français, qui ne dédaignent pas à l'occasion de donner en anglais les explications sollicitées par leurs élèves.

" Combien de Canadiens-français iraient suivre ainsi des cours anglais donnés par des professeurs angıais ? Pas dix, pas cinq, pas un peut-être. On se soucie peu de consacrer une heure aux travaux de l'esprit. L'anglais au contraire, est dévoré du désir de s'instruire et il va ou il sait pouvoir recueillir l'instruction qui lui manque.

" Il y a là je crois, un précieux enseignement qu'il convient de retenir et de pratiquer ".

" REVUE CANADIENNE "

Livraison de novembre

La revue canadienne, de novembre nous arrive avec quelques notes sur un " Centenaire illustré " de la France que nous admirons et que nous aimons.

Iberville nous donne un second article sur le roman l'" Irréductible Force " que le correspondant a eu la malheureuse idée d'accepter. Ce second article, est à propos d'une lettre écrite à l'auteur par M. Lechartier. Cette lettre est reproduite en entier en tête de l'article.

L'hon. Thomas Capais, aussi, consacre les deux ou trois dernières pages de sa chronique de novembre au côté moral de ce même roman.

Nous avons dans ce numéro de novembre de la revue, le second acte du beau drame du R. P. Tamisier : " Par le sang ". L'article, suivant éminemment utile et même nécessaire de nos jours, est emprunté aux " Etudes ", fondées et publiées sous la direction des pères de la compagnie de Jésus. Il a pour titre : " Ame d'enfant " et fait voir qu'il n'y a pas d'âge trop tendre pour commencer cette éducation, qui formera de bons enfants faisant la consolation et la joie des parents d'abord, pour plus tard faire l'honneur et la gloire de leur patrie.

Quelle bonne surprise nous apporte " Eoliennes ", sous la forme d'un délicieux poème par un Père Oblat, poète, qui nous était encore inconnu hier.

La revue de novembre, se termine, par un intéressant roman, portant le titre original de " Le Nez de Cléopâtre ". Ce roman, dépeint la triste situation faite aux religieuses en France, et le bien qui peut, quelquefois résulter pour les familles qui reçoivent ces pauvres victimes de la haine impie.

ALBUM UNIVERSEL

Reçu : la dernière livraison de l'ALBUM UNIVERSEL, cette intéressante revue hebdomadaire qu'on lit toujours avec plaisir et profit. — Voici le sommaire de la semaine finissant le 25 novembre :

La Révolution Russes et ses massacres. Cours gratuits du conseil des Arts et manufactures. — Nouvelle Canadienne : Un voyage de noces vers le pole.— Un Eden au pays des colons. — De la dessication des pommes.— De la falsification des comestibles.— Nouvelle : La Sainte Catherine.— Le dernier voyage de Sarah Bernhardt au Canada.— L'exploitation des plumes d'oiseaux au Brésil.— Sport : La coupe Vanderbilt.— Le Polo,— Automobile, etc.

LE JOURNAL DE FRANÇOISE

Livraison du 18 novembre

SOMMAIRE

Never More (poésie) — André Lemoyne
Spleen (poésie) — Beaudelaire
L'Œuvre de M. l'abbé Gustave Bourassa — Françoise
Bienvenue — La Directrice
De l'Enseignement Supérieur pour les femmes — Marie Gerin-Lajoie
Frontenac Intime — Ernest Myrand
A l'" Exilé" (poésie) — Gaétan Valois
Sympathie — Mde Bourbeau-Rainville
Chez nos cousins — Lan al Lenner
Propos d'étiquette — Lady Etiquette
Pages des Enfants — Tante Tinette
Le Mal du Pays — M. Aigueperse
Recettes faciles, Conseils utiles, etc.

L'autre soir, chez Mme de X.., une de ses amies, qui se vante d'être une grande cantatrice, s'était mise à chanter.

Ne pouvant finir son air, elle dit à quelqu'un assis à côté d'elle :

—Je vais le prendre en *mi*.

—Non pas, madame, restez en *la*.

Entre artistes de café-concert.

—Mon cher, dit l'un, paraît que dans la revue que l'on doit monter, je vais faire un chauffeur d'automobile.

—Pauvre vieux, dit l'autre, je te plains.

—Pourquoi ça ?

—Dame, ce doit être un rôle... écrasant.

Cigares géants.

On vend depuis quelques jours à Londres des cigares de la Havane qui auraient fait les délices de Gargantua. Ces cigares mesurent seize pouces et demi de long et ont une circonférence de six pouces.

Ils pèsent un quart de livre chacun et coûtent vingt-cinq mille francs le mille, ce qui met la pièce à vingt-cinq francs. Rien que les droits de la douane anglaise s'élèvent par cigare à deux francs.

C'est à se demander qui peut bien fumer ces monstres et comment il faut les fumer : à la semaine ou au mois ?

Au restaurant :

—Garçon ! voilà une heure que j'attends !

Le gascon, souriant :

—Tiens ! comme le temps passe !

En police correctionnelle.

L'avocat.—Non, mon client n'a pas falsifié son vin. Son vin est authentique. Voici, d'ailleurs, la facture qui porte la mention véridique de *raisins frais*,.. Cette facture, c'est notre acte de naissance.

Le président.—Et l'acte de baptême ?

Cartes Professionnelles

Une Nuit Terrible.

J'étais alors chef de gare d'une petite ville d'Australie et j'avais seul, pendant la nuit, la garde de la station assez éloignée de la ville et sans aucun voisinage pouvant me secourir en cas de danger. Je ne m'en étais jamais effrayé, n'ayant rien qui put tenter les voleurs, nombreux dans ces contrées. Le bâtiment que j'habitais la nuit se composait de deux grande pièces ; l'une me servait de chambre et de bureau, dans l'autre je déposais les colis et les bagages amenés par le dernier train du soir, et qui n'avaient jamais grande valeur.

Mais cette nuit-là, je devais recevoir un dépôt précieux. Un sac contenant 100,000 dollars, à l'adresse du plus riche propriétaire de la ville, M. Morgane, m'était confié jusqu'au lendemain. J'étais jeune et vigoureux et je répondis d'un ton dégagé, lorsque le chef du train me remit le sac de dollars en me disant : "Sois sur tes gardes, Bill !" Cependant, ce fut avec un vif sentiment d'inquiétude que je vis s'éloigner et disparaitre les lanternes rouge du dernier wagon.

La nuit était noire et sans étoiles, la tempête avait durée tout le jour, et le train était arrivé avec une heure de retard ; deux voyageurs en descendirent, ou plutôt, un seul, car c'était un cercueil que celui-ci accompagnait. Ce voyageur vint me prier de lui rendre le service d'abriter, pour la nuit, le corps de sa belle-mère, dont les funérailles devaient avoir lieu le lendemain ; l'heure si tardive, les chemins enfoncés par l'orage, l'empêchaient de le faire transporter immédiatement jusqu'à la ville : il se présenta comme le parent d'une famille très connue des environs. Je ne pouvais refuser sa demande, et le cercueil fut transporté dans la salle des bagages.

Je restai seul : la tempête calmée un instant, avait repris sa violence, le vent soufflait d'une façon sinistre et lugubre. Il était minuit : pour mieux veiller le précieux dépôt, je résolus de ne point me coucher et m'étendis tout habillé sur mon lit, où je m'endormis d'un sommeil léger. Tout à coup je m'éveillai brusquemant, mon appareil télégraphique était en marche. Très habitué à son langage, j'entendis distinctement ces mots : "Fais attention au cercueil." Je sautai au bas du lit. L'appareil était redevenu muet. Je questionnai à la slation voisine : "M'avez-vous télégraphié ?" On me répondit "non." Je répétai ma question aux cinq gares les plus proches, la réponse fut toujours négative.

L'appareil, cependant, ne pouvait avoir marché seul, je devais avoir rêvé. La porte de l'autre salle était ouverte : j'apercevais ce cercueil si inoffensif en apparence, posé sur deux caisses. Qu'avais-je à craindre d'une personne morte ? Néanmoins ce voisinage m'était désagréable, et chassait mon sommeil ; je m'installai dans un fauteuil, près de mon bureau, essayant de lire un journal, sans pouvoir y fixer mon attention.

Une heure se passa ainsi, le vent était tombé, rien ne troublait le silence de la nuit ; je commençais à sourire de mes craintes imaginaires lorsque... mon appareil se mit à tapoter trois fois de suite : "Fais attention au cercueil, fais attention au cercueil, fais attention au cercueil !" Et j'y fis attention ! Je retrouvai tout mon sang-froid, toute mon énergie. Je m'approchai tout doucement du cercueil ; il me sembla reconnaître à l'intérieur un léger bruit de vis qu'on enlève ; c'était bien un vivant et non un mort qui reposait là !

Je tombai de tout mon poids sur le couvercle, et, saisissant une corde solide, je l'enroulai plusieurs fois autour du cercueil ; un marteau et une boite de clous se trouvait près de là, je les pris et m'en servis de façon à les rendre impossible de sortir et de délivrer mon prisonnier. Je m'arrêtai enfin, faute de munitions, et réfléchissant que ce bandit avait assurément des complices, je télégraphiai à la gare voisine, réclamant un train de secours, j'armai mon revolver et j'attendis.... debout, près de la porte, résolu à vendre chèrement ma vie.

Un pas d'homme fit craquer le gravier, un léger coup fut frappé. Je ne bougeai pas. "Ouvre-moi, c'est Ned," dit la voix du voyageur qui m'avait confié le cercueil. Ne recevant pas de réponse, il lança un coup violent dans le panneau, son instrument tranchant fit une large fente. Il passa la main, essayant d'ouvrir de l'intérieur. Je lâchai mon revolver et me cramponnai de toutes mes forces à cette main qui se débattait, me griffant dans des moments convulsifs et désespérés. Nous luttions en silence, une sueur froide coulait sur mes tempes. Viendrait-on à mon aide assez tôt ! Je me sentais faiblir...

Un bruit lontain s'approche rapidement, mon adversaire pousse un juron étouffé.... Le train de secours arrivait !.... Le scélérat fit un dernier et vigoureux effort pour se dégager : mais je tins bon, j'entendais accourir et des voix amis me criaient ; "Nous le tenons, il est pris ! ouvre-nous, Bill !

Mes camarades entrèrent, m'entourant, me félicitant.... "J'ai un autre prisonnier," leur dis-je, en les menant au cercueil. Ce ne fut pas un léger travail que d'enlever les clous dont je l'avais rempli !

Les deux voleurs furent conduits en lieu sûr : c'étaient deux des plus redoutables brigands du pays.

Je ne sus jamais quel était l'auteur de l'avertissement qui m'avait sauvé la vie, peut-être un employé d'une gare voisine pris de remords ! C'est un mystère qui ne sera jamais éclairci. Je reçus les plus vives félicitations. M. Morgane me récompensa généreusement d'avoir sauvé ses dollars, et j'acquis une réputation de bravoure et de courage qui me rendis célèbre dans toute la contrée. Malgré cela, je ne voudrais pas recommencer une nuit semblable.

Z.

Deux Photographies.

I

LA JEUNE FILLE FIN DE SIÈCLE,

Une œuvre d'art exquise, mais travestie par un bouffon.

A sa vue, je me surprends à soupirer ; c'est dommage ! ou à hausser les épaules et dire en riant : c'est grotesque !

Ni masculin, ni féminin : neutre.

Je pense d'elle ce que les botanistes pensent d'une fleur double ; c'est une brillante monstruosité, dont les pétales se sont multipliés aux dépens du cœur.

C'est la caricature déplaisante de ce ce qu'il y a de plus gracieux et de plus angélique en ce monde.

Un bibelot aussi inutile qu'extravagant et dont la mode ne peut être que passagère : le bon goût ne se laissant pas duper.

Une girouette qui tourne à tous les vents de la mode, du caprice et de la fantaisie.

Comme la fusée d'un feu d'artifice, elle s'avance avec éclat, belle un instant et retombe sans laisser de traces.

Elle passe et l'on dit ; Un vent brûlant a touché cette fleur.

A celle-là, faire place à la tribune pour pérorer, sur les grandes routes pour pédaler, au fumoir pour brûler sa cigarette : soit ! Mais à notre foyer ! Jamais !

Caricature, bibelot, girouette, fusée autant de comparaisons justes qui préparent bien cette dernière réflexion ;

La jeune fille fin de siècle fait mieux apprécier par contraste la jeune fille sérieuse et chrétienne.

II

LA JEUNE FILLE CHRÉTIENNE.

Elle sait penser, agir et se taire.

Son intelligence est fixée dans le beau, son cœur dans le bien, sa volonté dans le sacrifice.

C'est une femme de caractère, incapable de fléchir devant le respect humain, et une femme de dévouement qui ne recule jamais devant le sacrifice.

Présente, on l'oublie ; absente, on la réclame.

Elle est comme le rayon qui éclaire, échauffe, vivifie tout, sans tenir la moindre place.

Elle a rendu meilleurs tous ceux qui l'ont approchée.

Et pour devise elle a ces paroles qui sont pour tous les actes de sa vie une lumière et une directiox -

Faire le plus de bien sans s'en apercevoir.

Devenir saint sans le savoir.

Semer joie et bonheur sans cueillir des louanges.

SAINT JEAN NEPOMUCENE

L'empereur Wenceslas, cet insensé presque toujours ivre, forma le projet aussi extravagant que criminel, de se faire révéler, par un prélat qui résidait à Prague, Jean Népomucène, ce que l'impératrice lui avait dit au tribunal de la pénitence. Jean repoussa avec horreur une proposition si contraire à ses devoirs. Après une seconde tentative également inutile, Wenceslas, furieux, le fit jeter dans un cachot. Lorsqu'il l'y eut laissé languir quelques jours, il l'en fit sortir, l'invita à sa table, et tâcha de le gagner par les promesses les plus séduissantes

Il ajouta à ces promesses l'assurance d'un secret inviolable, et, en cas d'un nouveau refus, la menace des plus cruels supplices. Jean répondit comme auparavant, qu'il était obligé au silence par les lois les plus sacrées.

Wenceslas, furieux, appela ses bourreaux, qui étendirent le prélat sur une espèce de chevalet brûlant et la tourmentèrent avec la plus affreuse barbarie. Au milieu de ce supplice, Jean montra le courage d'un héros et la douceur d'un ange. Enfin, on le relâcha.

Lorsqu'il fut rétabli des suites de cet affreux traitement, le tyran espèra le trouver enfin plus docile. Un jour, d'une des fenêtres du palais, le voyant passer dans la rue, il ordonna à ses gardes de l'amener auprès de lui. Le prélat entre dans l'appartement. Wenceslas s'élance vers lui, les yeux enflammés, les lèvres frémissantes ; "Pour une dernière fois, lui dit-il choisis : ou m'obéir ou mourir. --- "La volonté de Dieu soit faite, répondit Jean ; je ne manquerai point à mes devoirs : ma vie est entre vos mains."

Alors Wenceslas s'écria : Qu'on ôte cet homme de devant mes yeux, et que cette nuit on le jette dans le fleuve. Jean Népomucène employa le peu d'heures qui lui restaient à se préparer à la mort. On le précipita, pieds et mains liés, dans la Moldaw, de dessus le pont. A l'endroit même où l'on voit aujourd'hui un monument érigé en son honneur. L'Eglise s'empressa d'honorer et d'invoquer le martyr du secret de la confession. C'est sous ce titre qu'elle l'offre comme modèle à tous ses ministres.

Saint Expédit

Depuis quelques années à Rome et, plus encore, à Naples, s'était répandue une dévotion nouvelle.

Elle s'adressait à un saint jusqu'alors peu connu, saint Expédit. On voyait sa statue dans un grand nombre d'églises ; les "ex voto" suspendus aux murailles attestaient sa puissance. Où avait-il vécu ? Quand et comment ? C'est ce qu'on ne sut d'abord que très confusément ; mais peu à peu une légende se forma, il fut reçu que saint Expédit, né dans les premiers temps de la Rome païenne, avait été soldat dans la légion Thébaine, puis martyrisé pour sa foi. Et la dévotion de saint Expédit s'étendit d'Italie en France et en Allemagne.

Au Vatican, plusieurs ecclésiastiques avaient déjà signalé les inconvénients de ce culte rendu à un saint problématique : mais Léon XIII craignit de troubler la piété populaire. Son successeur, plus résolu, chargea la congrégation des rites de rechercher la vérité. On la trouva.

Il apparut qu'on ne savait absolument rien de saint Expédit et que, dans le seul texte où l'on rencontrait son nom, ce mot était un verbe et non un substantif. Au lieu de désigner un héros de la légion thébaine, "expédit" signifiait : "il convient."

Il convenait, dans ces conditions, d'avertir les fidèles ; le Vatican prescrivit de retirer de toutes les églises les images du saint apocryphe. A Rome, et dans presque toute l'Italie, les choses se passèrent en douceur. Mais à Naples, où les passions sont vives, les dévôts de saint Expédit montent la garde, en armes, autour de ses statues, tandis que leurs femmes éplorées racontent ses miracles.

Rapineau après l'opération :

—Docteur, qu'est-ce que je vous dois ?

—La vie...

—Alors, je ne vous dois rien, car pour moi, voyez-vous, la vie est sans valeur !...

A NOS AMIS

Jusqu'à ce jour nous avons adressé le COURIER DE L'OUEST à un grand nombre de personnes, dans le but de le leur faire connaître.

Nous continueront ainsi jusqu'à la fin du mois, après quoi LE COURIER DE L'OUEST ne sera plus adressé qu'aux abonnés réguliers.

Nous espérons qu'on se fera un devoir de s'abonner, dès maintenant, au COURIER DE L'OUEST. le seul journal français des nouvelles provinces de l'Ouest.

On trouvera, dans une autre colonne, une formule d'abonnement. On aura qu'à la remplir et nous l'adresser, avec le prix de l'abonnement.

L'ADMINISTRATION

A Nos Lecteurs.

Nous expédierons gratis un numéro échantillon du COURRIER DE L'OUEST à toutes les personnes dont on voudra bien nous envoyer le nom et l'adresse.

Si, parmi nos abonnés il s'en trouve qui, ainsi que nous l'espérons, désireraient aider à notre œuvre patriotique, nous les prions de nous faire une liste contenant le nom et l'adresse d'un certain nombre de leurs parents ou de leurs amis auxquels nous pourrions envoyer gratis, et à titre d'échantillon, un exemplaire du COURRIER DE L'OUEST.

De la sorte, sans se donner une lourde peine, ni s'imposer de grands sacrifices, nos bienveillants lecteurs nous rendront un service que nous apprécierons avec reconnaissance.

L'ADMINISTRATION.

AVIS.

LE COURRIER DE L'OUEST, à partir d'aujourd'hui, mettra ses colonnes à la disposition des cultivateurs qui désireront annoncer ce qu'ils ont à vendre: animaux, instruments, terrains et constructions. Les cultivateurs n'auront rien à payer pour ces annonces que nous ferons gratuitement et avec plaisir.

MARCHÉ D'EDMONTON.

Beurre	25c., la lb.
Œufs	30c. frais.
Charbon	$4.00 la tonne.
Paille	$3.à $4. la char.
Foin de Prairie	$6.à $12 "
Mil.	$10.à $16. "
Avo[illegible]	20, 22 et 24c.
Lin.	$2.25
Peau	3c. à 4c. la lb.
Bœu[illegible]	2c. à 2½c. "
Vola[illegible]les, — Canards,	10c.
Pou[illegible]s de printemps,	10c.
Oies	10c.
Din[illegible]	14c.
Org[illegible]	25 à 35c. le
Blé	65c.
Porc	4c. à [illegible]
Mou[illegible]on	5c.
Pa[illegible]s	25 à 42c. le m.

NOTES LOCALES

Le patinoir Thistle sera ouvert au public samedi.

M. J. B. Piché, de Lethbridge, est descendu au Windsor.

On nous apprend qu'il y aura sous peu une jolie soirée à l'hôtel Richelieu.

M. Jos. Bilodeau, marchand, a reçu tout un assortiment de jolies choses pour les fêtes de Noël et du jour de l'an.

M. Leon Bureau est reparti pour Paris, après un long séjour ici. Nous lui souhaitons bon voyage.

M. Louis Arsenault, gérant de l'Hôtel Richelieu, doit partir dans quelques jours pour un long voyage dans la province de Quebec.

L'approche des élections municipales éveille de plus en plus l'intérêt public. M. Chas. May est sur les rangs pour la mairie et on nous dit que M. A. T. Cushing lui fera opposition.

On a trouvé mardi soir, le 28, le cadavre d'un homme près de la ligne du C. N. R., au parc Belmont.

Le cadavre a été reconnu pour être celui d'un nommé Peterson, dit-on.

Notre jeune ami M. Leo Savard, du bureau des Terres du Dominion à Edmonton, conduisait à l'autel, mercredi, Mlle L. Guertin. La cérémonie a eu lieu à Morinville, où le Rev. M. Ethier a donné la bénédiction nuptiale. Melle Guertin avait son père présent et M. P. E. Lessard servait de père au marié.

Aux nouveaux époux, "Le Conrier de l'Ouest" offre ses meilleurs souhaits de bonheur.

CHEMIN DE FER.—Tel que nous l'avions annoncé, un premier train du C. N. R. est parvenu à Edmonton vendredi dernier, après avoir fait le trajet en 27 heures, à partir de Winnipeg. C'était un spécial.

Il y eut, à cette occasion, cérémonie de la pose du dernier rail, dans l'après-midi, au milieu d'une foule qui était le tout Edmonton ; et, le soir, un banquet des plus somptueux et des mieux réussis, Cet événement, le principal, du mois écoulé, a pris les proportions d'une réjouissance nationale.

Les discours mériteraient d'être rapportés pour la plupart. Nous en reparlerons.

MORINVILLE.—Le concert et la vente de paniers, de dimanche prochain, le 3 décembre, dans la salle Ringuette, n'est pas au profit de l'église mais de l'école paroissiale, Il y aura de quoi passer agréablement la soirée, tout en aidant à une œuvre nationale et religieuse. Cette école a été fondée il y a quelques cinq ou six ans par le Révd. J. M. Jolicœur, ex-curé, aidé de ses paroissiens, au prix du dévouement et du sacrifice. Elle s'est maintenue si bien que maintenant elle est sous la direction des Sœurs Filles de Jésus Une centaine d'enfants viennent tous les jours y apprendre librement à parler et à écrire correctement notre belle langue française et les vérités de notre foi. La langue anglaise y est aussi enseignée, mais dans des cours tout à fait séparés. Les pensionnaires sont admis à des conditions accessibles à tous. De même pour des leçons privées de français, d'anglais, de musique, de chant, de dessin, de peinture, d'ouvrages de fantaisie, etc. L'addition assez considérable que nous avons dû faire au Couvent, dans le cours des vacances, nous a entrainé dans des dépenses un peu extraordinaires. A bon entendeur—Salut.

Faits Divers

Jeudi dernier, un parti d'immigrants de l'Armée du Salut s'est embarqué à Londres, à bord du Virginian, pour le Canada. Ce parti se compose d'un grand nombre de domestiques et de servantes.

Dimanche aprés-midi, un grand nombre de patineurs s'amusaient gaiement sur le lac des Sables, à Ste-Agathe des Monts, Qué. La glace était magnifique mais n'était pas partout prise. Vers huit heures, M. Damien Desjardins, s'aventura trop sur la glace et alla se précipiter dans le lac des Sables. Il fut impossible de porter secours à l'infortuné qui appela en vain à son aide. Le cadavre fut repêché vers 11 heures hier matin. Le malheureux laisse une veuve et quatre enfants.

Le Canadian Northern vient de donner une commande pour matériel roulant d'une valeur de trois millions de dollars.

Le marché australien est très avantageux pour le bois canadien, dit D. H. Ross, représentant du gouvernement dans ce pays. Un rapport à cet effet à été envoyé au département du Commerce.

Les débardeurs de Saint-Jean, N.B., sont en grève. Ils reclament 35 cents de l'heure, c'est-à-dire 5 cents d'augmentation. Les compagnies de navigation refusent d'accepter cette condition. Elles ont résolu d'employer des hommes qui n'appartiennent pas à la ville, et elles menacent de délaisser le port de Saint-Jean et d'en adopter un antre.

Une dépêche de Dawson annonce que des citoyens de cette ville se proposent d'envoyer une expédition à la découverte du Pole Nord. Une société a été formée, le gouverneur du Yukon en fait partie. Des expériences seront tentées, cet hiver, et au mois de juin prochain, l'on s'efforcera d'atteindre le pôle L'expédition se tiendra en communication avec le monde au moyen de la télégraphie sans fil.

Les journaux américains nous annoncent avec une fierté apparente que le président des Etats-Unis a mis le croiseur *Minneapolis* à la disposition du czar, au cas où il serait forcé de quitter St-Pétersbourg. Le *Minneapolis* sera à Cronsdadt à la fin de la semaine. Il a dû quitter hier Cherbourg où il a fait du charbon pour se rendre à Copenhague et de là à Cronstadt. L'objet ostensible du voyage du croiseur américain est de recueillir à bord les sujets des Etats-Unis dont la vie pourrait être en danger.

QUÉBEC.—Une grande activité règne dans l'industrie de la chaussure à Québec par suite des nombreuses commandes qui viennent d'être reçues; elles sont même plus nombreuses que l'an dernier à pareille époque. C'est de l'ouvrage assuré pendant tout l'hiver dans nos manufactures. On ne peut que s'en réjouir, car la chaussure est la seule grande industrie dans notre ville.